



BDB e.V. · Dammstraße 26 · 47119 Duisburg

Dammstraße 26
D-47119 Duisburg-Ruhrort
Telefon (0203) 8 00 06-50
Telefax (0203) 8 00 06-65
Internet: www.Binnenschiff.de
Mail: BDB-Schwanen@binnenschiff.de

Allgemeines

Rundschreiben Nr. 21/2020

Durchwahl 8 00 06-60
JS/KI

20. Mai 2020

Entwurf der Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen ab 2021 - Eckpunkte

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie bereits mehrfach berichtet, möchte das Bundesverkehrsministerium zum 1. Januar 2021 eine komplett neue Förderrichtlinie zur nachhaltigen Modernisierung der Binnenschiffahrt auflegen. Das Programm wird sich inhaltlich deutlich von der derzeit laufenden Förderung unterscheiden, und zwar sowohl hinsichtlich der Fördertatbestände und Fördervoraussetzungen als auch hinsichtlich der Höhe der Zuwendungen, die der Antragsteller für bestimmte Maßnahmen erhält. Diese werden 60 % bis 80 % der tatsächlich getätigten Investitionen betragen.

Das Bundesverkehrsministerium hat die Verbände an der Erarbeitung der neuen Richtlinie beteiligt und selbstverständlich hat auch der BDB hier entsprechenden Input für eine möglichst optimale neue Förderkulisse geliefert. Zahlreiche unserer Vorschläge wurden dabei übernommen.

Uns liegt nun die ressortabgestimmte Fassung des neuen Förderprogramms in ihren wesentlichen Eckpunkten vor. Die sog. Ressortabstimmung innerhalb der Bundesregierung machte es erforderlich, dass das Bundesverkehrsministerium im April 2020 noch bestimmte Sonderwünsche des Bundesumweltministeriums zu berücksichtigen hatte. Dem Erfolg der Förderung sollte das aber nicht im Wege stehen.

Das neue Programm liegt jetzt der Europäischen Kommission zur wettbewerbsrechtlichen Genehmigung vor. Dieser Schritt ist erforderlich, da die vorgesehene nationale Förderung die bisher geltenden Freigrenzen in Europa übersteigt. Der BDB hat gemeinsam mit seiner niederländischen Partnerorganisation CBRB und mit seinem europäischen Dachverband EBU gegenüber der EU-Kommission dafür geworben, dieses Notifizierungsverfahren nun so schnell und wohlwollend wie möglich vorzunehmen, damit der Start der Maßnahme zum 01.01.2021 nicht gefährdet ist. Eine Entscheidung wird allerdings erst im Herbst 2020 erwartet.

Das Bundesverkehrsministerium beabsichtigt, diese Maßnahme für den Gesamtzeitraum bis 2024 progressiv gestaffelt mit über 100 Mio. Euro auszustatten. Allerdings hat das Bundesfinanzministerium aktuell noch keine Zustimmung erteilt. Die nach der Sommerpause beginnenden Haushaltsberatungen im Bundestag dürften in dieser Hinsicht also spannend werden und auch noch das Lobby-Engagement des Verbandes erforderlich machen.

In der Anlage beigefügt finden Sie die Eckpunkte der zukünftigen Förderung. Diese geben Ihnen einen Überblick, was zukünftig alles gefördert werden soll, nämlich

1. Maßnahmen zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit, und
2. Maßnahmen zur Reduzierung von Luftschadstoffemissionen.

Zu 1.:

Hierunter fallen Maßnahmen zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit und somit der Wettbewerbsfähigkeit durch Verbesserung der Energieeffizienz, insbesondere durch energieeffiziente Technologien, die zu einer Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs führen. So sind z.B. eine Verbesserung der Hydrodynamik oder propulsionsverbessernde Maßnahmen förderfähig, sofern bei in Fahrt befindlichen Binnenschiffen eine Einsparung gegenüber dem ursprünglichen Fahrzeug um mindestens 10 % erreicht wird. Interessant ist, dass diesbezüglich auch Maßnahmen bei Binnenschiffsneubauten förderfähig sind, wenn sie zu einer Einsparung des Energieverbrauchs von mindestens 10 % gegenüber einem baugleichen Fahrzeug führen.

Hierunter fallen außerdem Maßnahmen der Digitalisierung und Automatisierung im Einsatz befindlicher Binnenschiffe, wenn diese zur Verbesserung der Sicherheit sowie zur Minderung der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen führen.

Gefördert werden in diesem Bereich auch Maßnahmen zur Optimierung von im Einsatz befindlichen Binnenschiffen für eine größere Einsatzfähigkeit bei Niedrigwasser. Hierzu können zum Beispiel auch Maßnahmen am Vor- und Hinterschiff zählen, wie etwa der komplette Austausch.

Zu 2.:

Dem Wunsch des Gewerbes folgend ist die Förderung in diesem Kapitel technologieoffen angelegt. Ausdrücklich darauf hinzuweisen ist, dass auch Maßnahmen im Zusammenhang mit Schiffsneubauten förderfähig sind, nämlich:

- die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und der Austausch bestehender Motoren an Bord von bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit emissionsärmeren Motoren der Klassen IWP, IWA, NRE (bis 560 kW) und als gleichwertig anerkannte Motoren im Sinne der NRMM-Verordnung. Der Einbau eines Übergangsmotors im Sinne der NRMM-Verordnung wird ausdrücklich nicht gefördert.
- die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit Motoren, die insbesondere mit regenerativen alternativen Kraftstoffen betrieben werden, mit der Maßgabe, dass die Grenzwerte für NOX und für PM nach Anhang II der NRMM-Verordnung jeweils um mindestens 10 % unterschritten werden.
- die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit diesel- und gaselektrischen Antrieben und Hybridantrieben.
- die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit einer Brennstoffzellenanlage zur Versorgung des elektrischen Schiffsantriebs. Eine Brennstoffzellenanlage im Sinne dieser Richtlinie ist eine Anlage aus Brennstoffzellensystemen und weiteren Komponenten (z.B. Tanks), die für die elektrische Energiebereitstellung für den Schiffsantrieb notwendig sind.
- die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit rein elektrischen Antriebssystemen. Ein elektrisches Antriebssystem im Sinne dieser Richtlinie ist eine Anlage aus Elektroantriebsmotor und weiteren Komponenten (z.B. Steuerung, bordseitige elektrische Energieversorgung wie Landstromanschluss oder Akkumulatoren) und bordseitige Erzeugung (z.B. Solar, Windkraft), die für die elektrische Energiebereitstellung für den Schiffsantrieb notwendig sind.

Erwartungsgemäß ist (wie bisher) auch die Nachrüstung von Emissionsminderungseinrichtungen förderfähig. Emissionsminderungseinrichtungen im Sinne dieser Richtlinie sind insbesondere Katalysatoren, Partikelfilter, kombinierte Systeme und Kraftstoff-Wasser-Emulsions-Anlagen, soweit sie nicht gemäß NRMM-Verordnung Teil des Motors sind.

Weitere Details, insbesondere zu den technischen Anforderungen, entnehmen Sie bitte der Anlage. Über die weitere Entwicklung dieses Förderprogramms halten wir Sie selbstverständlich informiert.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Jens Schwanen
Geschäftsführer

Anlage